SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 14 minutos)

(Ingresa a Sala una delegación del Plenario Intersindical de Trabajadores del PIT-CNT)

- Damos la bienvenida al Plenario Intersindical de Trabajadores del PIT-CNT.

Quiero aclarar que el Legislador Canet y quien habla hemos sido designados por la Comisión Permanente para recibirlos, por lo que ya los dejamos en el uso de la palabra.

SEÑOR ABDALA.- Soy miembro del Secretariado de la Central y responsable del Departamento de Industria.

En primer lugar, agradecemos que una delegación de la Comisión Permanente nos reciba. Por nuestra parte, queremos trasmitir una serie de ideas concretas para el desarrollo productivo del país y comentar algunas de las iniciativas, que ubicamos en el plano de los Ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería de este país. También venimos a relatar algunas situaciones angustiantes, que tienen que ver con la situación que está viviendo el país. Queremos tratar de construir mecanismos de interacción y de negociación para encontrar soluciones a los problemas, y esto lo dejamos establecido en el concepto del plan de trabajo de nuestro Departamento de Industria y Agroindustria de la Central, donde este año se va a dar gran relevancia a la interacción con el Parlamento Nacional, a los efectos de contribuir a generar condiciones para encontrar salida a la dramática situación que vive el país. Esperamos que esta relación tenga una continuidad y sea fructífera en ese sentido.

En ese mismo orden, queremos expresar nuestra profunda preocupación por la situación del país. Nosotros, que actuamos en distintas organizaciones vinculadas a la industria, podemos decir con propiedad que, lamentablemente, vemos trabajadores con determinado nivel de calificación que han quedado expulsados del mundo del trabajo. Toda esa profesionalidad y capacidad que el país fue acumulando en determinada situación histórica, hoy se transforma en compañeros de distintos gremios que han llegado al colmo de tener que revisar en la calle, los desechos de los ciudadanos para poder comer. Por eso, cuando hablamos de la situación de crisis que estamos viviendo -y pensamos que esto lo podemos compartir con ustedes en función de la responsabilidad nacional que les fue conferida por nuestro pueblo-, no nos referimos a un enfoque meramente estadístico, sino que lo hacemos sintiendo una honda preocupación social por el drama que están pasando cientos de miles de uruguayos.

Nuestra consideración surge a la luz de los fenómenos que se han vivido en la sociedad uruguaya. Entre 1999 y 2001 se fueron del país 50.000 uruguayos, y a esta altura ya hay bastante más de 250.000 desempleados; si todos los que emigraron fueran tenidos en cuenta en las tasas de desempleo, ya en diciembre del año pasado éstas hubieran alcanzado el 20%.

A su vez, a nivel laboral existe una situación que implica que mientras en 1990 había alrededor de 600.000 uruguayos con alguna limitación en el empleo, ya sea porque estaban desempleados propiamente dichos, subocupados -es decir, que las horas de trabajo no le alcanzaban para vivir-, o tenían actividades de muy baja productividad -precarios, informales, etcétera- en diciembre del año pasado pasaron a ser 801.000 los uruguayos que viven en esa situación. Esto significa que casi el 60% de la población activa está en condiciones absolutamente limitadas con relación al trabajo.

En torno a esto surge la primera afirmación fuerte. No cabe duda de que nuestro país atraviesa toda una serie de dificultades graves, algunas de las cuales tienen que ver con el problema fiscal y con el hecho de que el Estado, muchas veces, tiene que gastar más de lo que percibe; tampoco cabe duda de que durante el año pasado hubo una crisis financiera muy fuerte, pero estamos convencidos de que la crisis que nosotros estamos atravesando es mucho más amplia y profunda que esos fenómenos que, a su vez, son manifestación de otra cuestión: estamos convencidos de que la crisis uruguaya es de base productiva. El propio contador de Brun, en la conferencia que se dio cuando el equipo económico presentó sus metas y su diagnóstico de la situación, afirmó que por la corrida bancaria salieron del país aproximadamente de U$S 6.500:000.000. Esto nos hace reflexionar que en la década de los noventa no tuvimos un problema de acceso a los recursos, sino que debimos enfrentar el problema de que estos recursos no fueron invertidos en actividades socialmente rentables, y no solamente desde el punto de vista capitalista individual, sino desde la perspectiva de una estrategia productiva, de emprendimientos productivos, que generaran trabajo, valor agregado, inteligencia en movimiento, calificación y, por lo tanto, calidad de vida.

Vamos a dejar en manos de los señores Legisladores un material en el que se demuestra claramente que, en realidad, durante la década de los noventa vivimos una situación de economía burbuja, en la que el crecimiento del Producto Bruto Interno medido en dólares corrientes, no tiene nada que ver con el crecimiento del Producto Bruto Interno medido en dólares constantes. Esto habla del impacto de una política monetaria artificial.

Evidentemente, si nosotros lográramos desenvolver una estrategia de desarrollo productivo que diera prioridad a determinadas cadenas y que fuera uniendo e integrando el país, generando cadenas productivas que maximizaran valor agregado, trabajo, etcétera, no cabe duda de que el propio Estado estaría en mejores condiciones para la recaudación y, al mismo tiempo, sería posible elevar la calidad de vida de todo el pueblo. Tampoco habría dudas en cuanto a que no estaríamos desarrollando una economía de tipo burbuja, sino anclada en el trabajo real de los uruguayos.

Hemos elaborado una serie de propuestas que mantienen algunos criterios generales, cuyos elementos queríamos poner en conocimiento de los señores Legisladores a fin de intercambiar ideas.

Tenemos la impresión de que el problema a resolver es cómo construimos, entre todos –con participación amplia de todos los actores y a partir de ahora-, una estrategia uruguaya de desarrollo productivo, que dé prioridad a algunas de las capacidades que tenemos como país. Estamos pensando, por ejemplo, en la necesidad de articular una serie de cadenas productivas que partan desde el propio sector agropecuario. Obviamente, existe una industria que está desarticulada, y como ejemplos podemos

mencionar la salida de lana sucia, o el cuero que se deja semiterminado para que culmine su procesamiento en otros lugares. No hay cadenas productivas integradas y articuladas en ese sentido; por lo tanto, estamos planteando toda una serie de herramientas, comenzando por una política de promoción de las exportaciones, que no sea igual para todo el mundo sino que premie la generación de trabajo, de valor, etcétera. Vamos a presentar todo un conjunto de propuestas por sector en tal sentido.

Por ejemplo, si tal como ha planteado la Dirección Forestal y el propio Banco de la República, en el año 2004 el país estará en condiciones de exportar alrededor de 5:390.511 toneladas de madera por año, tenemos la impresión de que, como parte de una estrategia del país, no debería exportarse el tronco cortado y nada más, sino calificar todo un proceso de trabajo –cambiando incluso el propio perfil de forestación- a los efectos de establecer un complejo industrial maderero que genere trabajo, competitividad y empleo.

Lo mismo debería pensarse para el sector textil y la vestimenta, porque hay mucha capacidad profesional parada y sería preciso generar una cadena productiva en ese sentido. Para decirlo esquemáticamente, podríamos definirlo como insumos, más valor agregado, más conocimiento, más diseño agregado. De esa forma, se establecería una cadena productiva que partiría del agro, pasaría por la industria textil y finalizaría en las confecciones, con lo que no se estaría teniendo en cuenta la competitividad en el plano empresa, sino como una política productiva que estimularía a toda una cadena.

Lo mismo hemos planteado para el sector lácteo y para el pesquero. Precisamente, sobre este último se ha dado toda una discusión en la que se propone que el país no permita la cuotificación, porque con ese sistema prácticamente se entregan extensiones de mar a armadores, principalmente extranjeros, para que hagan lo que quieran en esas aguas, llevando a cabo, muchas veces, una pesca depredadora. En definitiva, nuestra idea es que se haga una reestructura del sector a través de una ley de pesca, a los efectos de organizar el valor agregado.

En el sector cárnico, por ejemplo tenemos la percepción –y muchas veces hemos tenido discrepancias con los dueños de los frigoríficos- de que nos encontramos en un contexto que hay que mirar globalmente. Al día de hoy, el Brasil tiene 160:000.000 de cabezas de ganado; ha implementado políticas muy serias en ese sentido, y se propone ser el principal exportador de carne en el mundo, pero no solamente en volumen porque, efectivamente, está mejorando las razas y la calidad. Ya no se trata de aquella carne de cebú, es decir, con esa forma especial de ganado, sino que tienen un plan muy específico en ese aspecto. Por su parte, la Argentina tiene 60:000.000 de cabezas de ganado, que vuelca principalmente a su mercado interno, más allá de lo que exporta. El Uruguay está estancado desde 1904 en sus 11:000.000 de cabezas de ganado. Evidentemente, nuestro país no puede desenvolverse en base a la cantidad, sino que debería proponerse exportar la mejor carne del mundo, instrumentando un plan serio de trazabilidad con toda la génesis del producto, y armando una cadena productiva en ese sentido, para exportar industria, más servicio, más cadena de comercio y demás. Debería intentar lograr una política de promoción en ese aspecto, eludiendo la intermediación y, en cierta forma, llegando al consumidor final. Desde nuestro punto de vista, parece dramático que esto suceda en un país donde esa población fue aniquilada, por decirlo de alguna manera. Vino primero Hernandarias con cabezas de ganado –esto está muy relacionado con nuestra historia nacional- y luego llegaron las oleadas de migración.

En definitiva, no se ha logrado tener una política seria en torno a la cadena cárnica, y partimos de la base de que esto es una cuestión típica para coordinar a nivel del MERCOSUR, porque los problemas sanitarios no respetan fronteras y esas son cuestiones que deben resolverse en un plano general.

Al mismo tiempo, en todo el debate que se viene llevando a cabo y que seguramente estará en la agenda de este año, entendemos que hay un aspecto sobre las empresas públicas que aún no está ubicado. Se trata de cómo éstas, además de mejorar sus patrones de eficacia y su contribución a la producción en general, pueden constituirse en un factor de desarrollo productivo. Las grandes empresas organizan sus cadenas de proveedores y tienen un efecto de arrastre hacia atrás en el tema calidad, competitividad, etcétera; sin embargo, no hay políticas, por ejemplo, para que las compras de las empresas públicas impliquen el desarrollo de otras. Sin ir más lejos en cuanto a experiencias históricas en este sentido, podemos mencionar a la empresa Ericsson, de Suecia, que en su momento era sumamente pequeña y fue desarrollándose porque la Empresa Nacional de Telecomunicaciones en aquel país tenía políticas en ese sentido; y como a su vez le obligaba a mejorar sus estándares de producción y de calidad, al día de hoy es una de las principales empresas en un sector clave de la revolución tecnológica, como es el de las telecomunicaciones.

Nos parece que las compras de ANCAP, de UTE, e incluso las de OSE, con toda la cuestión de las unidades potabilizadoras, deben tener en cuenta la necesidad de generar trabajo genuino en el país -no clientelismo ni cuestiones que ya se ha demostrado que no sirven-, a fin de elevar la capacidad productiva del país. En principio, debería pensarse en utilizar un sistema nacional de proveedores de las empresas públicas para generar trabajo aquí, pero sin descartar que eso sea luego una plataforma para ubicar productos en otros lugares.

Por supuesto que toda esta concepción debe reclamar algunos cambios en la política de inserción internacional del país. En este momento han habido cambios importantes en el Brasil y se está discutiendo –como en los momentos previos al Tratado de Asunción- entre Brasil y Argentina un Acuerdo de Complementación Productiva, por lo que no nos cabe duda de que el Uruguay debe involucrarse en esta situación; de lo contrario, lo hará tarde y mal, cuando ya esté todo articulado. Precisamente, nuestro Departamento de Industria tiene la responsabilidad de coordinar una Comisión de las centrales sindicales de todo el MERCOSUR, que hará un planteamiento de desarrollo productivo para toda la región. Desde nuestro punto de vista es evidente que una negociación en un país tan chico como el nuestro, cuyas empresas grandes son pequeñas al lado de las de la región- y minúsculas al lado de los grandes países- está en mejores condiciones de negociar en este mundo tan complejo que nos tocó vivir si lo hace en conjunto con el MERCOSUR, transformado en un sentido productivo de complementación intraindustrial. Tampoco se trata de reproducir relaciones centro-periferia entre San Pablo industrializado y nosotros como productores de productos primarios.

Como podrán observar los señores Legisladores, estas preocupaciones tienen que ver con una estrategia-país de desarrollo productivo y están avaladas por una constatación. En ese sentido, la industria uruguaya contribuía en el año 1990 con el 26% del Producto Bruto Interno y en el 2000 significaba el 18%. Del total de esa industria, lo que podría llamarse "commodities" -es decir, productos con escaso valor agregado-, en 1990 representaban el 34% y en 2000 ya eran del orden del 50%. Esto quiere decir que en nuestro país se ha desarrollado el subdesarrollo. Entonces, tenemos que lograr el consenso necesario para formular una estrategia que aproveche lo mejor que tenemos los uruguayos, es decir, nuestra capacidad, nuestra inteligencia para generar productos con valor y conocimiento agregado, y generar cadenas productivas en ese sentido.

Estas ideas son de partida y las estamos elaborando y enriqueciendo con múltiples intercambios y discusiones. A ese respecto hicimos tres planteamientos clave en los Ministerios de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería. En primer lugar, solicitamos que el Uruguay cambiara su posición con respecto a una temática relativa al MERCOSUR. El Uruguay es el único país de los cuatro que se ha opuesto a una herramienta muy importante, que son los Foros de Competitividad Sectorial en el plano MERCOSUR. En realidad hemos sabido de un trascendido, que no podemos creer pero, lamentablemente, se percibe, que habría una opinión negativa respecto de que los trabajadores pudiéramos participar en estos ámbitos tripartitos donde participan los gobiernos, los empresarios y los trabajadores para estudiar cadenas y complementación productiva. Creemos que estos ámbitos constituyen la única manera de poder armar políticas productivas en los distintos sectores. Esto lo habíamos conversado con el anterior señor Ministro de Economía y Finanzas, contador Bensión, y siempre nos dijo que esa no era la política uruguaya y que no estaba de acuerdo con lo que nosotros veíamos, que era un buen ámbito para armar políticas estratégicas productivas en el plano del MERCOSUR, con participación de todos los involucrados, o sea, como ya dije, los Estados, los empresarios y los trabajadores. Por eso nosotros planteamos que se cambie la actitud de oposición del Uruguay con respecto a estos ámbitos.

En segundo término, propusimos que se armen, en nuestro país, ámbitos para discutir acerca de competitividad, políticas productivas, estrategia productiva, empleo, etcétera, en las distintas cadenas productivas que existen. Es decir, si estamos en un plano regional, tenemos que lograr reunirnos con los representantes y técnicos del Ministerio de Industria, Energía y Minería, con los empresarios y trabajadores por cadena productiva, para analizar el tema competitividad en cada una de ellas. Creemos que esta es la forma de maximizar la cuestión, porque partimos de la base de que no es un problema de las empresas, sino del arrastre hacia atrás y de un encadenamiento del flujo de producción en toda su extensión. Por lo tanto, hemos planteado que se armen estos ámbitos y que, efectivamente, se les dé participación a los trabajadores para que aporten sus conocimientos y den su visión sobre el mundo del trabajo en cada una de las cadenas productivas.

Cabe destacar que en determinado período estuvieron funcionando algunos equipos técnicos en el Ministerio de Industria, Energía y Minería, por cadena productiva pero sin participación de los trabajadores, lo que es sintomático. Nosotros estamos reivindicando que se vuelvan a armar esos equipos pero con nuestra participación, para poder interactuar y definir estrategias productivas de conjunto.

En tercer y último lugar, reivindicamos nuestra participación en las mesas evaluadoras de la Aduana, que es un ámbito de apoyatura para combatir el comercio desleal, la subfacturación y el "dumping" social. Creemos que en muchos casos "presuntos industriales", que al mismo tiempo se pasan a importadores, no son los mejores como para controlar y combatir el comercio desleal y generar trabajo, y sí lo somos los trabajadores. Pensamos que los trabajadores estamos en condiciones de mirar con seriedad y analizar esas cuestiones. Es decir que se debe tener en cuenta a la Mesa Evaluadora de la Aduana, o sea, la Aduana con los empresarios y con los trabajadores.

Básicamente, estos son los tres planteos que hicimos en los dos ámbitos. Hace aproximadamente tres semanas quedaron en respondernos sobre el particular y todavía estamos esperando. Sin embargo, queríamos intercambiar ideas con los señores Legisladores y compartir estos aspectos. Reitero que, básicamente, este fue el planteo general que allí realizamos.

En el mismo sentido, pero yendo hacia situaciones concretas, queremos decir que nosotros estamos -y los compañeros podrán profundizar en esto, ya que consideramos que se trata de elementos importantes a tener en cuenta- sumamente preocupados por la evolución que se viene registrando en la industria automotriz y, en particular, en la empresa Oferol.

Los señores Legisladores recordarán que en el año 1996 nuestro movimiento, la UNTMRA, y los propios trabajadores, organizamos un debate acerca de por qué no solamente era viable la industria automotriz en el Uruguay, sino por qué era positiva. Se trata de una industria que genera una importante cantidad de puestos de trabajo, no sólo directos sino también en su efecto y arrastre hacia atrás. Además, es una industria que permanentemente incorpora progreso técnico desde el punto de vista tecnológico, en función de los ciclos de producción y los equipos construidos directamente por los propios trabajadores involucrados, y genera una gran innovación en la medida en que cada cambio de modelo y marca provoca un reacondicionamiento permanente de las distintas plantas industriales. Por supuesto, todo esto también genera saldos exportables, divisas, profesionalidad y conocimiento.

Estamos sumamente preocupados porque estamos manteniendo una discrepancia con la empresa Oferol, que acaba de enviar un telegrama por el que se notifica el despido de la totalidad del personal, esto es, alrededor de 150 trabajadores. En este sentido y a cuenta de una profundización por parte de los compañeros, queremos realizar las siguientes puntualizaciones.

En primer lugar, nosotros veníamos conversando con representantes de la empresa, al punto tal de que habían tres posibles proyectos que permitirían continuar el trabajo en esta planta, habida cuenta de que Citroën retiraba su actividad en la planta industrial de Camino Carrasco. Por un lado, un proyecto tiene que ver con la posible fabricación de Lada en este país, en virtud de un acuerdo con los rusos. Teniendo en cuenta los procesos de adaptación que hicieron los trabajadores altamente profesionalizados, podemos decir que finalmente quedó una Lada mejor construida en el Uruguay que en la propia Rusia, y esto dicho por el propio Jorge Soler, pues no son inventos nuestros. Además, hay otro proyecto que tiene que ver con un vehículo coreano, concretamente, el Ssang Yong que, en principio, implica el blindaje para un mercado de muy alto ingreso y que se quiera sentir protegido de posibles ataques. En el mismo sentido, hay un potencial proyecto con la Ford, con la que ya se venía negociando.

En ese cuadro, por parte de la empresa se nos plantea hacer un convenio con nuestra organización sindical, por la que la totalidad de trabajadores pasara a una nueva empresa, concretamente, la empresa VINDER S.A., manteniendo todas las condiciones de trabajo como antigüedad, salario, etcétera.

Consideramos que aquí pueden haber problemas de acceso al crédito y de financiación de la exportación por parte de la empresa. Además, entendemos que en la propia negociación hay en danza proyectos con determinado grado de avance, justamente en este tipo de producciones que hablan de un cierto perfil industrial, intenso en valor agregado, en trabajo y en conocimiento. Asimismo, se ve a la industria automotriz en el plano regional, no en una escala de producción de una empresa trasnacional, en una casa matriz ubicada en el cinturón industrial de San Pablo, sino en producciones dirigidas; tal vez para ellos sean desdeñables, pero aquí pueden generar mucho trabajo y profesionalidad. En este proceso de producción el auto sale blindado, sin que se note, por la propia calificación y profesionalidad de los trabajadores. Al respecto, debemos acotar que cuando nuestros compañeros de Oferol estaban trabajando para Citroën viajaron a Francia, demostraron una gran calificación y profesionalidad porque, en general, el

obrero francés estaba acotado a un puesto de trabajo superespecializado, digamos, parcelado, mientras que los nuestros podían resolver problemas en toda la cadena de producción.

Entonces, pensamos que partiendo de la base de una situación compleja, difícil y entendiendo las dificultades del posible acceso al crédito, pero teniendo en cuenta que aquí no desaparece la actividad industrial porque existen proyectos de trabajo, no hay fundamento sensato para disolver este colectivo altamente profesional despidiendo a todo el personal. Están todas las condiciones planteadas para que, en la transición entre la producción de Citroën y estos proyectos que se están conversando, los trabajadores puedan acceder al Seguro de Paro y se abra una negociación a los efectos de ver cómo se va a trabajar en la nueva situación. Esto, para nosotros, es una cuestión central porque, de lo contrario, el país no solamente podría perder todo el esfuerzo hecho para desarrollar una industria automotriz -que, al decir de los auditores que venían de Citroën, el vehículo salía con la misma calidad que en Francia y en España- y un lugar de fuerte incorporación de progreso técnico y de trabajo nacional sino que, además, seguramente todos terminaremos lastimados porque, ante un caso de estos, nuestra organización no se va a quedar, digamos, quieta y habrá un conflicto de gran magnitud. Aspiramos a que eso no suceda y en ese sentido hemos mantenido un perfil bajo, porque apelamos a la racionalidad y a poder tener una negociación con la empresa –en esto es probable que ustedes puedan contribuir mucho; en ese sentido ya tuvimos algunas reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social-, para que efectivamente se dejen sin efecto esos despidos y los trabajadores sean enviados al Seguro de Paro -como corresponde, porque es un derecho adquirido-, mientras se negocia qué sucederá.

Traté de hacer una síntesis apretada, porque somos varios los que integramos esta delegación y seguramente otros compañeros podrán profundizar en la temática, pero desde ya les decimos que estamos a las órdenes para cualquier aclaración o pregunta que deseen formular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando usted se refirió a Oferol y que habían aceptado pasar a la nueva firma VINDER S.A respetándoseles la antigüedad, los sueldos y todos los derechos, ¿cuál fue el problema que se planteó?

SEÑOR BIANCHI.- La versión de la empresa es que VINDER S.A no tenía financiación Por lo tanto, VINDER S.A murió antes de nacer.

Me quería referir al problema de Oferol y a algunas cosas que dijo hace unos momentos el señor Abdala, que comparto en un todo.

Para nosotros lo esencial es la construcción de una nueva cultura de trabajo en el país. No hay factores geográficos, físicos y menos de capacidad humana que impidan que el Uruguay no sea un país con desarrollo productivo, cosa que hoy no tiene. Demuestra aquí y allá capacidades; dos por tres hace una hazaña en algún plano. Aquí se hacen cosas importantes. Quizá parte de la nueva cultura de trabajo que hay que construir esté ligada a que en este país normalmente se habla de lo feo y no de lo bueno que hacen los uruguayos. Siempre es más fácil hablar por la negativa.

Lo cierto es que nosotros, como ciudadanos, responsablemente queremos realizar nuestro aporte a esa nueva postura de trabajo. Ello significa ser consecuentes con lo que se dice, en el sentido de que la inteligencia y el conocimiento es el factor productivo y competitivo más importante. Para eso debe crear un clima adecuado en el cual se atienda al trabajo y al desarrollo de la competitividad. No digo esto con el ánimo de ir contra alguien o para sacarle el trabajo, sino para mostrar que valemos. Pensamos que es fundamental crear los ámbitos y el funcionamiento necesario, así como también políticas nacionales para enfrentar esta situación. A nuestro juicio, todos los uruguayos tenemos cosas para aportar, ya que las ideas concretas para avanzar no son de izquierda, de derecha o del centro, y la vida demostrará si servirán o no. Digo esto porque, por ahora, al "mago Mandrake" no lo conocemos, así como a otros prestigiosos personajes que pueden crear empleos. Naturalmente se requiere el consenso de todo el mundo.

Esta es la postura que hemos tenido, aunque no se ve porque siempre se ponen de relieve los conflictos. En este sentido, quiero decir que cuando nosotros reivindicamos los fueros de competitividad, lo hicimos porque durante muchos años aportamos ideas -tanto en la Administración Lacalle como en la Sanguinetti- sobre el funcionamiento del Subgrupo 7 y del Subgrupo 10 entre otros, e impulsamos los encuentros tripartitos defendiendo nuestra industria. Digo más: muchas veces defendimos la política de nuestro Gobierno aunque interiormente estuviéramos en desacuerdo. Por ejemplo, defendimos temas como la admisión temporaria, que son muy difíciles de defender en el ámbito del MERCOSUR, pero reitero que defendimos la postura del Uruguay.

Nuestro país tiene que estar en buenas relaciones con todos los otros miembros -por ser el más chico-, puesto que tiene más necesidad de absorber tecnología, de integrarse a una complementación productiva. Digo esto porque no tenemos capacidad de hacer grandes cadenas para abastecer al mundo pero, en cambio, nos podemos integrar a las existentes dentro del plano que anteriormente fue señalado. Reitero que a nuestro entender necesitamos integrarnos a la región. El Uruguay no se puede oponer a ello. Pienso que nosotros hemos demostrado que somos responsables y nadie lo puede negar.

Los señores Legisladores podrán preguntar a todos los ex Ministros de Industria, Energía y Minería e, inclusive, a los de Trabajo y Seguridad Social si ello no fue así. Esto no es invento nuestro; figura en las actas del MERCOSUR.

Con relación al tema de la participación en la Aduana, el señor Ministro Abreu nos invitó en alguna oportunidad a participar en algún curso; no consideraba que nuestros planteamientos fueran inadecuados, sino todo lo contrario.

En cuanto al tema de Oferol, para nosotros es un experimento en el sentido de construir esa nueva cultura de trabajo. Cuando ella se instaló -con respecto a esto cada uno ve el mundo de acuerdo con su ubicación social- pensamos, francamente, que hicimos un aporte invalorable para que la fábrica existiera. Otros también lo habrán hecho, pero nosotros entendemos que logramos que la fábrica continuara en funcionamiento.

En el primer Congreso que se hizo se propuso, como Sindicato, construir un auto de excelentísima calidad a tiempo y en precio. Reitero que trabajamos todo el tiempo para eso así como también cambiar la gestión de la fábrica. Nos involucramos profundamente, de tal forma que los cursos sobre implantación de la ISO 9000, adecuados a la industria automotriz se hicieron por parte de la Escuela Sindical de la UNTMRA, la que preparó al personal para aplicar las normas de calidad.

Para nosotros, la calidad va mucho más allá de las normas ISO, que certifican el proceso, pero no significan que uno produzca calidad, ya que ésta tiene que ver con la creación de un ambiente de complementación, de cooperación y de intercambio de ideas permanente para que el auto salga bien con los elementos que uno tiene. El auto sale tan bien como en Francia o en España con las máquinas y los instrumentos que tenemos nosotros, aunque no contemos con robots u otros elementos. Al decir de los franceses, no se nota la diferencia, y eso que ellos no son muy propensos a elogiar gente que no sea francesa.

Aquí hay dos factores a tener en cuenta. Uno de ellos es el problema financiero. En el día de ayer escuché al señor Soloducho hablar sobre el tema de las exportaciones e hizo referencia a las dificultades de crédito que tienen todas las industrias -ésta las tiene- y al tema de la negociación del producto y del mercado. A este respecto, pensamos que conformamos un equipo con la Dirección de la empresa, aunque al principio ellos desconfiaban. Cuando realizamos las primeras negociaciones, dijeron que la UNTMRA los había sacado de una Asamblea en la década de los sesenta y que con nosotros no se podía hablar. Finalmente, logramos reunirnos casi mensualmente para discutir los planes productivos.

Nuestros compañeros tenían cada vez más responsabilidad en la gestión de la empresa. Nosotros dominábamos una serie de secretos de la empresa, que no vamos a revelar porque estamos a favor, y no en contra de ella. Queremos que la empresa siga funcionando, que el Uruguay siga produciendo autos. No es lo mismo un país que produce autos que uno que no los produce. Creemos que no se trata de una industria artificial, que la inversión que hace el país con la ayuda que brinda a la sociedad, se compensa largamente con la riqueza y el prestigio que genera la industria; sería artificial si no fuéramos capaces de hacer autos tan buenos como los de Francia, si no tuviéramos la capacidad de hacer blindajes. En el Brasil, por ejemplo, el blindaje de un auto que vale U$S 25.000, se cobra otros U$S 25.000. Quiere decir que cuesta tanto el blindaje como el auto, pero en algunos países se nota "como de aquí a Pando" que el auto está blindado, porque es un feo y está fuera de línea. En cambio, el auto que fabricamos nosotros no parece blindado, ya que está en línea, es bonito y cuenta con todos los accesorios de un auto cualquiera. Si uno lo mira de afuera y no se fija en los vidrios, no se da cuenta de que está blindado. Esto no lo hace cualquiera; lo hacemos nosotros. Por lo tanto, no es una industria artificial. Está mucho menos protegida que una industria americana, alemana o japonesa por una serie de cuestiones, por lo que quizás sea menos artificial todavía.

Nos parece bien que la sociedad invierta en esta industria –en una oportunidad tuve una discusión con el ex Ministro Mosca sobre esta cuestión- y en otras en tanto den rédito, den ganancia para el país. Desde el punto de vista de la recaudación, de la generación de empleos indirectos y del prestigio industrial, si da rédito, está bien que la sociedad invierta. Y esta industria da rédito.

Puede ser que como el señor Soler se retira de la empresa, al decir de él, quiera dejar las cuentas claras y pagar los despidos para que nadie diga que él ha "jodido" a alguien, y perdonen la expresión, pero es la que él usa. Nosotros le dijimos que el peor mal que se puede hacer es destruir este colectivo de trabajo. No precisamos ese dinero; para nosotros lo importante es que Jorge Soler, en momentos difíciles del país, hizo la quijotada de invertir en el desarrollo productivo, cosa que no hacen muchas personas en este país. No tenemos nada que decir del señor Jorge Soler como persona.

Ahora bien; si el problema es abrir una nueva empresa y rebajar las condiciones, es una tontería porque nosotros nos ganamos muy bien los salarios. Acaba de hacerse un dispositivo para la Lada, por el cual la empresa ahorró U$S 500.000, cantidad que no es insignificante en ninguna parte del mundo, y menos en el Uruguay. ¿Por qué se dijo que el señor Jorge Soler estaba atrás de los compañeros? Porque les decía: "Están inventando, están inventando". Sí, estaban inventado. "Sigan haciéndolo", porque los inventos eran buenos y le ahorraron a la empresa, como ya dije, U$S 500.000 por concepto de aparatos que no se compraron, sino que se hicieron con el fin de fabricar un auto mejor.

Nos duele que se cierre este equipo de trabajo porque no sólo se trata de 150 personas más que son despedidas, sino que se lesiona la posibilidad de construir una buena relación entre los uruguayos, con una cultura de trabajo diferente. Nosotros no queremos que nada se lesione y por eso apostamos a que eso siga. No queremos hacer leña del árbol caído, y tampoco somos irresponsables sociales. Somos ciudadanos con mucha responsabilidad. Es más, nos sentimos tan responsables como el señor Presidente Jorge Batlle en cuanto a que el país marche bien. Por lo tanto, le pedimos colaboración al Parlamento para que se baje la pelota al piso. Apostamos al conocimiento, a una mejor relación entre los seres humanos, a una mayor cooperación y a ser lo más fraternales posible.

Somos de la UNTMRA; no somos corderos: si no trabajamos, no trabaja nadie. Sabemos luchar y no somos como otros, que se meten con gente que no corresponde que sea tratada así y que merecen todo el respeto porque son trabajadores como nosotros.

Hemos hecho un gran esfuerzo para establecer esa nueva cultura de la cual nos enorgullecemos. Somos profesionales, responsables, y estamos orgullosos del trabajo que hacemos. La empresa está mejor gracias a nosotros. Hemos aumentado la productividad y ahora el auto sale directo de línea; eso no lo logra cualquiera. Hace poco tiempo los franceses nos decían que en ningún lado se logra un fin de serie –que se hace con las últimas piezas que quedan- de manera que el auto salga de la línea al camión, a la cigüeña para ser exportado. Eso tampoco lo hacen en Francia. Nos dijeron que en ese país tenían decenas de miles de autos para rehacer porque habían salido mal de la línea. Actualmente, acá no hay autos fuera de la línea; eso no lo logra cualquiera. Eso no es un problema de saber mover fierros, sino de apostar a tener una responsabilidad ciudadana diferente, con una actitud productiva también diferente. No es sólo saber pegarle al fierro en el lugar justo, sino además, sentirse un ciudadano responsable de que la empresa funcione bien, tal como lo señalamos al principio. Se trata de producir un auto de excelente calidad, en precio y a tiempo.

Perdónenme que me extienda en el tema, pero en esto hay mucha pasión y cariño, hay muchos años tratando de hacer las cosas cada día mejor. Es más, la empresa llegó a decirnos en los últimos tiempos que no precisaba encargados porque los trabajadores se encargaban las cosas y las resolvían solos. Nos decían: "Ustedes son capaces de resolver y se preocupan por hacer las cosas lo mejor posible". O sea que no había encargados para controlar la cantidad de producción; nosotros lo resolvíamos en función de que teníamos que hacer los autos que se necesitaran.

Nosotros ofrecimos conseguir financiamiento y líneas de crédito especiales. En el caso de la UNTMRA, somos metalúrgicos; la Confederación Nacional Metalúrgica y la Organización Metalúrgica del Brasil no son cualquier sindicato; varios Ministros son amigos nuestros de toda una vida. Se trataría de una posibilidad para el Brasil y para nosotros de realizar acuerdos de complementación productiva. Nosotros nos hemos movilizado al respecto, hemos acudido a las Embajadas, y si existe producción de UPA es porque la UNTMRA se ha movido; esto lo dice el Parlamento del país. Se dice expresamente que la Ley Orgánica de

OSE fue modificada a iniciativa de la UNTMRA. Por nuestra parte, nos estábamos moviendo para construir un sistema nacional de producción y comercialización, donde se incluye el tema de las Unidades Potabilizadoras de Agua. Además, estamos gestionando acuerdos comerciales internacionales, y esto no lo decimos porque estas cosas no son para andar publicándolas en la prensa, ya que se trata de temas serios que tienen que ser tratados donde se debe.

Entonces, en este plano nos ofrecimos a conseguir mercados y productos. Al respecto, solicitamos una entrevista con el señor Vicepresidente de la República, pero nos enteramos de la situación dolorosa por la que está pasando, por lo que no pudimos hablar con él. El Vicepresidente fue quien gestionó la venta de los autos en Rusia, por lo que queríamos ver si él nos podía ayudar en este sentido.

El planteo que le realizamos a la empresa fue que nos enviara a seguro de paro y que trabajáramos juntos para conseguir financiamiento y mercados. De nuestra parte, ofrecimos todo nuestro apoyo y el apoyo internacional que tenemos, no sólo del Brasil, sino también de los Estados Unidos y de Rusia. Somos parte de una organización que nuclea a trabajadores de esos países. Es decir, lo que planteábamos era trabajar en serio para sacar la fábrica y el país adelante y por eso pedimos ayuda. No podemos perder esto, pues es mucho más que producir autos; se trata de un intento valioso para el país, como FANAPEL y otros. Estas cosas van más allá de los pesos o de los fierros.

SEÑOR FRANCO.- Simplemente, quería complementar lo expresado por el compañero Abdala, en nombre del Departamento de Industria.

En primer lugar, quería destacar qué entendemos desde nuestra óptica, como marinos y como parte de dicho Departamento, por proyecto integrador. Al respecto, quiero dar dos ejemplos concretos. El señor Abdala se refería a la forestación y, en ese sentido, nosotros pensamos que esencialmente tenemos una diferencia filosófica en cómo se encara este tema, desde el momento en que reivindicamos una forestación maderera que obtenga mayor valor agregado, como se decía en el informe. Vemos que, fundamentalmente, se orienta hacia una forestación papelera. Esto no quiere decir que hagamos falsas antinomias entre una cosa y otra, sino que esencialmente nosotros nos inclinamos, en ese plano integrador, por una producción que obtenga mayor valor agregado al producto.

Además, debemos atender el tema de la salida de la producción maderera. Al respecto, percibimos que se orienta a sacar la producción a través del transporte multimodal, fundamentalmente por la vía fluvial. El esquema que nosotros comenzamos a percibir emplea al ferrocarril privado que se desplaza hacia puertos privados. Los ríos son dragados por dragas de terceras banderas y en ellos se desplazan barcos de terceras banderas que hacen el transporte. Luego, al contabilizar los puestos de trabajo de tamaña producción de madera –5:000.000 de metros cúbicos-, se ve que se emplea un mínimo de operarios en general. En este sentido, podemos dar ejemplos concretos.

Mientras tanto, nosotros pretendemos levantar proyectos alternativos y, por ejemplo, decimos que los Puertos de Fray Bentos y de M’Bopicuá -que son público y privado respectivamente- desde el vamos tienen la dificultad de que los barcos no van a poder salir a carga completa porque hay un paso que no permite el pasaje de barcos Panamax de 40.000 ó 50.000 toneladas. Pensamos que eso se puede complementar con convoyes de barcazas o barcazas autopropulsadas que lleven río abajo las cargas de estos barcos. Esto, a su vez, daría lugar a la construcción naval. Entonces, allí vemos ese proyecto integrador que levantamos, porque no solamente se daría trabajo a los marinos, sino que también permitiría el desarrollo de la construcción naval. En ese sentido, estamos codo a codo con los compañeros de la industria metalúrgica.

En estos días hemos recorrido el litoral y hemos visto el esfuerzo que están haciendo los productores para la producción de oleaginosos, como por ejemplo el girasol. Pensamos que es un contrasentido que se apruebe un proyecto como el de Hidromar en La Paloma para la pesca de la anchoveta, que esencialmente sirve para la producción de harina. Además, el proyecto establece que en un cronograma de seis años se daría trabajo a 522 personas. En cambio, nuestro proyecto alternativo e integrador plantea por qué no se desarrolla la industria de la conserva, que permitiría integrar no solamente al agro a través de los oleaginosos necesarios para este producto, sino también a la industria metalúrgica, ya que se precisarían hojalatas, matrizados, etcétera.

Este es el contenido de los proyectos integradores que planteamos y con ellos pretendemos comenzar a apuntar al país productivo.

Otra cuestión que deseábamos plantear a través de la intergremial marítimo-portuaria –también vamos a solicitar que nos reciba la Comisión Permanente por este tema- refiere a algo muy específico, que tiene que ver con el desarrollo de una marina mercante. El Decreto Nº 19/003, que fuera firmado por el señor Presidente de la República el 17 de enero de este año, reglamenta la Ley Nº 16.345, relativa al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Incluso, esto contraviene a texto expreso lo que establece el Convenio Internacional de la OMI y de la propia OIT, en el sentido de que para reglamentar este tipo de leyes debe convocarse a organismos interdisciplinarios, en los que estén representadas las organizaciones gremiales, sindicales, de la gente de mar.

Cuando en ese ámbito se estuvo discutiendo acerca de cómo reglamentar estos aspectos y los trabajadores hicimos esfuerzos por incorporar iniciativas, nos encontramos con que el Poder Ejecutivo dicta este decreto, cuyo contenido fundamental es el pase a la órbita del Ministerio de Defensa Nacional -concretamente a la Armada Nacional- de todo lo que tiene que ver con la formación de los marinos mercantes de este país. Hablando en criollo, prácticamente se establece la militarización de la enseñanza para los marinos civiles.

Por otra parte, se crea una Unidad Coordinadora que tiene injerencia absolutamente en todo, por ejemplo en la adopción e instrumentación de criterios en materia de educación marítima; en la realización de auditorías internas; en la autorización, fiscalización y supervisión de los programas de educación náutica y marítima y en la evaluación de todas las titulaciones relativas a la marina pescante y a la actividad pesquera. Esto significa la supeditación de la educación de marinos civiles por parte de la marina militar. En lo que concierne a la UTU, por ejemplo, este es el golpe de gracia a la Escuela Náutica Marítima.

Pero además, nosotros advertimos que esto tiene que ver con algunas voces que se han levantado desde el sector de los marinos militares, reivindicando la necesidad de obtener barcos mercantes, como por ejemplo petroleros. Incluso, hemos sabido de algunos intentos en el sentido de presentar proyectos de ley en los que se permitiría a la Marina asociarse con privados a los efectos de la explotación de la marina mercante. Nosotros pensamos que se le hace mucho mal al país si se sigue por ese camino, que lleva a

cerrarle las puertas a las posibilidades de desarrollo de una Marina Mercante Nacional, que en un plano de igualdad pueda competir y además llevar nuestros productos, nuestras exportaciones, generando trabajo. Lamentablemente, en desmedro de actividades civiles se permite la injerencia del ámbito militar en el área civil.

En definitiva, queríamos dejar planteada esta denuncia e insistimos en que específicamente la Comisión Permanente reciba a los representantes de la Intergremial Marítimo Portuaria, de modo que con más información y documentación podamos desarrollar más profundamente estos temas. Hoy simplemente mencionamos estos hechos a modo de denuncia y decimos que a nuestro juicio el Parlamento debe tomar cartas en el asunto, porque ese decreto implica un atentado contra la educación pública y un retroceso en la formación de marinos que han demostrado gran pasión por su actividad. De la misma forma en que el compañero Bianchi ha hablado de la capacidad de los trabajadores metalúrgicos, nosotros también podemos destacar la capacidad de asimilación de las técnicas y la nueva tecnología en el trabajo marítimo comercial, ya sea en la marina mercante o en la pesca y en todos los demás órdenes de nuestra área, como por ejemplo la oficialidad de puentes, los capitanes, la oficialidad de máquinas y la marinería.

Por medio de este decreto se modifica lo que, de acuerdo con los Convenios Internacionales, ha sido una práctica común. Nosotros nunca hemos discutido, por ejemplo, que la autoridad marítima determine la tripulación mínima de seguridad, pero la tripulación necesaria para la explotación comercial siempre se ha determinado en ámbitos tripartitos donde participan el Estado, las patronales y los trabajadores. Como decía, por este decreto tal práctica se elimina y se deja la potestad a la Armada, que además la puede delegar –no en el ámbito tripartito- en los empresarios para que determinen cuál es la tripulación necesaria para la explotación comercial. Esto también es una injerencia en el terreno de las relaciones laborales, por lo cual pensamos, insisto, que en este asunto también debe tener participación el Parlamento.

SEÑOR SEQUEIRA.- Quisiera hacer una breve referencia a un insumo clave que va de la mano con todo el desarrollo productivo, que es la energía. Se trata de un elemento clave en la producción de bienes y servicios del país, y cualquier decisión que se tome, ya sea por parte de los gobiernos de turno o por el propio Estado, puede actuar como freno o como impulso para dicha producción.

Lo que ha pasado con la privatización de la energía en la región no ha sido lo mejor, y a ese respecto hay casos concretos en la Argentina y en Chile. Al día de hoy nos encontramos ante la realidad de que ingresó el gas natural a nuestro país, lo que va a cambiar lo que es nuestra matriz energética a través del gasoducto. Entendemos que las condiciones en que este producto llega al Uruguay no son las mejores dado que, por ejemplo, el Estado exoneró este gasoducto de tributos en U$S 350:000.000; una empresa estatal como la UTE financió en U$S 16:000.000 o U$S 17:000.000 el tramo de Buenos Aires a Punta Lara para que recién entonces pudiera ingresar al país; aseguramos a esta empresa la compra de 2:000.000 de metros cúbicos diarios para la generación de energía eléctrica, y a su vez aseguramos el pasaje al Brasil, porque la real intención es llegar a Porto Alegre donde hay 8:000.000 de potenciales usuarios, todo esto sin dejar valor agregado para el país.

Por estos días se cumplen ocho años de la concreción del primer globo de ensayo de privatización en el país en el área energética, que fue el hecho concreto de la Compañía del Gas. Por tanto, pienso que ya es hora de hacer un balance en un proceso totalmente irregular, que contó con varias observaciones del Tribunal de Cuentas. Gaz de France, empresa estatal en su país, privatizó la Compañía del Gas, y a través de todos estos años se han sucedido, por ejemplo, los consabidos despidos antisindicales, ha habido muertos y heridos graves, de acuerdo con los propios informes del Ministerio de Industria, Energía y Minería, e intoxicados debido a la operativa que han llevado adelante las empresas tercerizadoras, se constataron violaciones importantes del contrato y del pliego de arrendamiento, y hubo fuertes denuncias por parte de usuarios que fueron perjudicados por esta empresa. Incluso, esto fue publicado en semanarios que no responden a los trabajadores, como "Búsqueda". Asimismo, se produjo un indiscriminado aumento de tarifas a través de los cargos fijos que se están cobrando, y los controles del Estado no han existido. Hemos sido los propios trabajadores quienes hemos ejercido esos controles y pagamos con el despido.

¿Cuál es el estado de cosas al día de hoy? Estamos en los umbrales de nuevos conflictos porque la empresa amenaza con envíos masivos al Seguro de Paro –seguramente serán sin retorno- y, además, ya hay reestructuras inconsultas donde el trabajador va a la mañana a cambiarse y en su ropero se encuentra con un papelito donde dice que cambió de horario o de sesión, y las opiniones del sindicato en estos temas son totalmente desconocidas. Por su parte, en el Parlamento se está tratando un proyecto de ley de marco regulatorio sobre la distribución de gas por cañería y, aparentemente, la empresa se está moviendo para cambiar los artículos de este marco regulatorio. Me refiero a disposiciones ya votadas en la primera Ley de Urgencia. Para citar un par de ejemplos, puedo decir que en el artículo 7º de este marco regulatorio se plantean normas de seguridad para la distribución de gas. La empresa entiende que este artículo es represivo, cuando estuvieron en tela de juicio para todos los uruguayos las condiciones de seguridad que ésta ha llevado adelante. En otro de los artículos –cuyo número ahora no recuerdo- se plantea que cualquier gran consumidor que pueda utilizar 5.000 metros cúbicos por día, tenga la posibilidad de comprarlos directamente a la transportadora. En este sentido la empresa se viene moviendo a fin de aumentar ese tope mínimo a 10.000 metros cúbicos y se le tenga que comprar directamente a ella.

Por otra parte –ya lo han venido anunciando-, existe la posibilidad de un eventual retiro de esta empresa en la medida en que no se concreten las aspiraciones y las dádivas que se le han otorgado hasta el momento. En este sentido, queremos remarcar que en 1971 esta empresa estaba en manos de los ingleses, que también se fueron, y los trabajadores, con la misma responsabilidad que los empleados de Oferol S.A. están dispuestos a asumir este tipo de andanada, decimos que asumimos el compromiso histórico de aquel momento, cuando nosotros, los trabajadores, salvamos el servicio de gas a la población, a los hospitales y sanatorios.

¿Qué es lo que venimos a solicitar a este Cuerpo? El 8 de febrero de 2000, la señora Ministra interina de Industria, Energía y Minería, contadora Primavera Garbarino, concurrió a la misma Comisión Permanente de este Cuerpo Legislativo, en la que se votaron dos mociones, que para nosotros son centrales. La primera dice que oídas las explicaciones brindadas por la señora Ministra interina de Industria, Energía y Minería y atento a lo dispuesto por el artículo 129 de la Constitución de la República, la Comisión Permanente resuelve advertir al Poder Ejecutivo que proceda al efectivo cumplimiento del contrato entre el Estado uruguayo y la empresa Gaseba, particularmente con las normas de seguridad previstas en el mismo. Es decir que el contrato de arrendamiento no se venía cumpliendo como creemos que se cumple hasta ahora. Esta moción fue votada por unanimidad de once Legisladores presentes.

La segunda moción decía que atento a la situación existente entre la empresa y el Sindicato del Gas, la Comisión Permanente resuelve exhortar a las partes involucradas y a reabrir un espacio de discusión de la totalidad de la agenda propuesta por cada una de ellas. La votación fue de siete votos por la afirmativa en once presentes, por lo que, claro está, el resultado fue afirmativo.

Durante todo este tiempo no hemos podido discutir y destrabar esta situación que fue planteada en la Comisión Permanente del momento. En tal sentido, necesitamos de este Cuerpo Legislativo algún gesto político para discutir todos estos temas planteados, que no son más que una piedra en el zapato, y si no los sacamos del medio, será imposible el desarrollo de la industria en el país.

Por otro lado, solicitamos igual gesto por parte del Ministerio de Industria, Energía y Minería donde, como bien dijo el compañero Abdala, también hicimos el mismo planteo pero ya más ambicioso porque creemos que en el país debe haber una política energética, que hoy no existe y que se debe discutir, por ejemplo, la complementación de las empresas del Estado en materia energética y no la competencia, como está planteado en la actualidad. Asimismo, debemos discutir acerca de cómo elevar los niveles de eficiencia de cada una de las empresas para que el usuario esté satisfecho, y lo que tiene que ver con el uso racional de la energía, porque entendemos que se despilfarra y tenemos que estudiar cómo podemos desarrollar fuentes alternativas, como por ejemplo el biogás. Nosotros, como trabajadores de la energía, tenemos estudios avanzados sobre el tema, y ya en el año 1990, la Intendencia también se abocó al punto. Lo principal de esto es que nadie quede afuera, porque en estas cuestiones, para dar un cierto nivel, tienen que estar integrados los trabajadores, las empresas, el Estado, los institutos de normas técnicas y los ambientalistas. Reitero que nadie puede quedar afuera.

Por último, quiero reiterar el alerta. Por un lado, acá hay una empresa a la que si no le salen bien estas jugadas que planteé, puede llegar a retirarse; por otro lado, existen trabajadores que están dispuestos a enfrentar el desafío de la década del setenta y, finalmente, la empresa no puede caer más en la contradicción de decir: "Nosotros vamos al Parlamento, generamos algún tipo de presión para que se cambien los artículos." En este caso, el Parlamento sirve; sin embargo, cuando hay que sentarse a negociar con los trabajadores y discutir sobre temas que están pendientes arriba de la mesa, desconocen mociones que fueron votadas por este Cuerpo.

Quedamos a las órdenes de los señores Legisladores por cualquier pregunta que deseen formular.

SEÑOR CANET.- Me parece muy interesante lo que se ha planteado aquí y, seguramente, analizaremos esta información con el señor Presidente a los efectos de informar luego a la Comisión Permanente. Sin embargo, creo que sería una buena oportunidad para explorar algún aspecto.

Aprecio que aquí existe una exposición de mucha amplitud que apunta también a mucha profundidad en algunos temas; pero en este marco general del problema de la producción, hay además planteos concretos, como puede ser el relacionado con la Marina y, en particular, con la industria automotriz.

Con respecto a la industria automotriz, el señor Abdala aludió a ese capítulo y luego el señor Bianchi nos dio más elementos. Además, en la nota que nos acercaron, nos ilustran con algunas otras cosas.

Personalmente, quiero decir que estoy enterado de algunos puntos del problema. En lo que hace a la industria automotriz –y perdóneseme la forma franca con que lo expreso- quiero decir que veo un aspecto general de la producción y un planteo específico por parte de dicha industria respecto a una empresa, en este caso, Oferol S.A. Creo que este asunto admite –seguramente, en lo expuesto estuvo jugando el factor tiempo- la consideración de otras cuestiones complementarias como es todo lo relativo a la industria automotriz. De lo que se trata específicamente es de un problema entre la empresa Oferol S.A. y sus trabajadores. Naturalmente, nuestros visitantes han planteado algunos aspectos generales, pero la industria automotriz está más allá de Oferol S.A., y ello forma parte de todo este problema. Además, aquí hay un tema de política del país hacia el MERCOSUR, punto que también se ha mencionado.

A mi juicio, este punto habría que abordarlo en su globalidad, sabiendo cuáles son las posibilidades que tiene la industria automotriz uruguaya, por supuesto, haciendo hincapié en lo que hace a Oferol S.A. Digo esto porque, más allá de las dificultades de carácter coyuntural y por todo lo que he ido conociendo, estamos ante una empresa exitosa que hoy tiene un problema severo y que sus responsables toman una determinada decisión y sus trabajadores plantean una óptica diferente en el sentido de buscar soluciones para pasar a una etapa nueva.

Entonces, hay un aspecto general que fue abordado aquí y que sería interesante que se nos hiciera llegar alguna información, puesto que esta no es la única empresa que hay. Allí también hay capacidad productiva uruguaya, mano de obra calificada, profesionalidad y riqueza del país. Desde este punto de vista, lo que debe hacer el Parlamento es cooperar en la búsqueda de soluciones generales que involucren, contemplen todos los intereses.

Por otro lado tenemos lo relativo al MERCOSUR, a lo cual aludieron. Creo que sería bueno que los trabajadores y los empresarios aportaran al Parlamento elementos sobre la participación que nos puede caber para, por un lado, generar condiciones al menos de análisis conjunto de la situación coyuntural de Oferol; y, por otro, ver cómo potenciar la industria automotriz uruguaya. Es decir, qué cosas entienden los empresarios –que hoy no están aquí- y los trabajadores –que sí han concurrido- pueden aportar para nutrir de ideas a los efectos de impulsar políticas o, por lo menos, analizarlas con los responsables de llevarlas adelante en el Poder Ejecutivo en esta materia.

Estoy convencido de que a pesar de la pequeñez de nuestro país, el Uruguay tiene una riqueza muy grande: su gente. Cuando hablo de su gente no me refiero solamente a los trabajadores, sino que también incluyo a los empresarios, de quienes ustedes hablaron bien hace un rato. Los uruguayos, sin mirarnos el ombligo, debemos tener una noción de autoestima en cuanto a las capacidades desarrolladas por muchos compatriotas.

En lo que tiene que ver con la industria automotriz, por lo que he conversado en estos momentos, pero también hace unos días, creo que hay posibilidades muy interesantes y que Uruguay, como país pequeño, podría trabajar tal vez en la dirección de obtener determinadas cosas de los socios mayores. Aquí se aludió a ello cuando se habló de tratar de integrarse en cadenas productivas de esos socios mayores.

Estas son menciones muy puntuales y lo interesante sería ver –cosa que tendrá que resolver la Comisión Permanente luego de que lo conversemos con el señor Senador Riesgo- la posibilidad de llegar a otra etapa de análisis de estos temas, por lo menos, en lo que hace específicamente a la industria automotriz, con quienes juegan un papel fundamental en el presente y el futuro de la misma, que precisamente son los empresarios. Creo que una cualidad superior entre los hombres –lo digo en sentido genérico

abarcando, por supuesto, también a las mujeres- es el diálogo. Más allá de que nos quedamos con un escenario de temas que vamos a leer y estudiar en profundidad, creo que lo que se ha planteado esta tarde apunta al diálogo, que en esta oportunidad es con los parlamentarios. Pienso que el sentido real y último de ese diálogo es comunicarse con quienes hoy no están en este ámbito. Sería deseable que ello sucediera porque el diálogo es una de las cosas que caracteriza a los uruguayos, más allá de los terribles desencuentros que hemos tenido en nuestro país.

Reitero que la capacidad de diálogo en la búsqueda de acuerdos es una de las cualidades más importantes de nuestra ciudadanía, sin dejar de lado las convicciones políticas que todos tenemos. Se trata de construir una síntesis rescatando la parte de razón que tiene cada uno que, a mi juicio es la mejor forma para solucionar los problemas.

En lo que me es personal –no quiero involucrar al señor Senador Riesgo que tendrá que valorar el material expuesto en su momento y después lo analizaremos- pienso que debemos buscar ámbitos de diálogo para poder construir cosas importantes para el país, y este puede ser el comienzo de una tarea interesante y necesaria.

SEÑOR BIANCHI.- Estamos batallando por nuestros puestos de trabajo y también por la existencia de la industria. Existe otra montadora, NORDEX, que hizo una inversión muy importante en la que no hay una organización sindical. Allí siempre se ha mantenido un diálogo con los trabajadores –porque concurrimos asiduamente a entablar conversaciones- pero hace ya casi un año que está cerrada –y lo digo con mucho dolor- y no hay producto ni marca. Hace aproximadamente cinco meses nos hemos reunido con gerentes de la empresa y les hemos dado a consideración un documento que iba a ser público de la UNTMRA. Además, tratamos de ponernos en contacto con el señor Néstor Soler, que es el propietario de la empresa NORDEX, pero no hemos podido lograrlo. Han habido hechos que agravaron la situación, tal como sucede con el mercado regional, que está atravesando un momento difícil.

Sucede algo similar con el mercado mundial de la industria automotriz, debido a que hay 20:000.000 de autos en "stock" que no se venden. Sin embargo, hay posibilidades de encontrar que se trabaje, como lo ha logrado la gerencia de Oferol. La diferencia que existe es que ella ha sabido hacerlo, e incluso nosotros se lo hemos reconocido. Muchas veces también nos hemos enojado pero, a su vez, hemos aprendido de ellos porque realmente han conseguido mercados para colocar sus productos e idear cosas. Pensamos que esta situación tiene repercusiones porque está involucrado todo el sector de autopartes.

Quiero relatar algo que ha sucedido. En nombre del PIT–CNT soy representante en el Comité de Premiación del Comité Nacional de Calidad y sabiendo que todos los compañeros de SOMIL estaban en Seguro de Paro, se propuso por parte de los árbitros de dicho Comité una mención especial a esta empresa por garantizar la calidad. Nos contaban que nunca hubo ninguna observación en cuanto a los asientos. Nosotros votamos esa mención especial, pero la empresa no fue al Edificio Libertad el 4 de diciembre a recibir el premio; estaban tan agobiados por la situación que no lo fueron a recibir y, reitero, se trataba de una mención especial. Esa gente, realmente, ha hecho un gran esfuerzo para producir y garantizar la calidad de su producto. Hay otros trabajos indirectos, porque el auto no se hace solo en el montaje.

Con relación al MERCOSUR, creo que en el país debería darse una discusión sobre este tema. Pensamos que el señor Ministro Abreu intentó tapar un error grave, pero esa discusión la hemos tenido con el doctor Jorge Batlle desde que era Presidente de la Comisión de Industria y Energía del Senado y existen versiones con cortes horizontales. Hay indios de todos los colores y todas las razas. Los cortes no son blancos, colorados, Frente Amplio, Nuevo Espacio, sino que allí hay otros cortes con relación a esto.

Nosotros nos afirmamos y hasta el último momento habíamos puesto el palo en la rueda del acuerdo MERCOSUR. Realmente, lo del "enano llorón" que publicó el semanario "Brecha" nos lo hicieron sentir muchas veces. Para hacer acuerdos de complementación, uno también tiene que dar. Hay que favorecer a la industria coreana -que merece todo el respeto porque son compañeros nuestros- y también a la industria del MERCOSUR. Si se hubiera favorecido a esta última, quizás ni Citroën ni Renault se hubieran ido. Se van porque arman fábricas y porque el Uruguay no es atractivo –no por su mercado, que no lo tiene- debido a que no tiene una política hacia el MERCOSUR como forma de entrar al mercado. Nosotros en Citroën hacíamos series de autos de gama media y alta, que no se fabrican a tonelada requisada. Los producíamos para exportar a un mercado determinado. Eso es lo que nosotros sabemos hacer.

El problema es cómo negociar. Por eso es tan importante el comienzo de la intervención del compañero Abdala. Se refería al negocio de los foros de competitividad, porque éstos se van a hacer aunque el Uruguay no lo quiera. En el Brasil ya se estaban haciendo durante el gobierno de Fernando Enrique Cardoso y se van a hacer mucho más ahora. Se realizan convenios de competitividad donde el gobierno, empresarios y trabajadores determinan una política nacional, señalando qué va a aportar cada uno, y eso tiene que ver con los precios y con muchos otros aspectos. Las otras negociaciones son vintenes.

Si uno está definiendo una estrategia, puede ganar o perder. En todos los aspectos de la vida se puede ganar o perder, pero no es lo mismo perder, fracasar después de haber definido por dónde ir. Si vemos que le erramos en varios puntos, nos queda ánimo para torcer el rumbo y tomar el camino correcto. En cambio, si perdemos gratis, sin habernos preparado, como perdimos en otros ámbitos tantas veces en que atamos nuestros zapatos en la cancha y no sabíamos ni quién iba a jugar de puntero -además, jugamos sin puntero- no nos gusta.

Con respecto a la industria automotriz el país debe definir una orientación nacional. Antes de esta revolución de reducción del gasto público que, evidentemente, debe ser reducido por un problema de racionalidad y no por estar de acuerdo o en desacuerdo, nosotros propusimos –el hecho de que hay que gastar menos y que no se puede gastar lo que uno no tiene es lo que cualquiera de nosotros debe hacer en su casa- que se compraran autos Lada o autos utilitarios hechos en NORDEX. ¿Por qué tenemos que comprar las marcas japonesas? El auto que hacemos nosotros es bueno, no es un cachilo; es un auto confortable para un Ministro o un Director de un Ente Autónomo. ¿Por qué no hacemos un convenio? Nosotros no sólo defendemos a Oferol S.A. Nos asesoramos con sus gerentes, pero recurrimos a quien sabe y la verdad es que de algunas cosas no sabemos. Escuchamos ideas del color y del nivel social que sea; si dice algo que está bien lo escuchamos y reconocemos.

Nos fuimos a asesorar con los gerentes de Santa Rosa sobre qué podíamos proponer ¿El auto puede salir más barato? ¿Tiene un service rápido? ¿Por qué tener un Toyota u otro auto que vale un disparate de dinero, un despilfarro de la pobreza, lo que no se ve en otros países del mundo? ¿A quién beneficia? A un señor que tiene fax, correo electrónico, una computadora, recibe las cosas pero no genera ni un empleo; tal vez genere más a la Dirección General Impositiva. La industria es como una burbuja, porque se

recibe tanto cuando se compra un auto, pero no se da nada de trabajo. Es mejor recibir un poco menos de un auto, pero que genere empleo y mano de obra. Se puede decir que los autos hechos acá son tan buenos como los franceses.

Este tema es complejo, pero debería abordarse abiertamente con responsabilidad en los diferentes foros, y no aprovechar ese momento para hablar de tonterías y hacer tribuna política. De esta forma se plasmarían ideas concretas y todos aprenderíamos un poco más.

Lo único que le da bienestar al pueblo es el trabajo y la creación de riquezas. No hay otra forma de pagar las cuentas. Reitero que somos capaces de discutir acerca de estas ideas en diferentes foros. Al respecto, recuerdo una lección que me dio el contador Zerbino, un caballero para discutir. Fui con la mejor intención a hablar sobre el tema de bienes de capital y me dijo que estaba bien intencionado, pero que no era así como lo pensaba y me explicó el asunto con respeto y una gran solvencia. Me quedé muy contento y le agradecí porque yo no sabía. En ese momento estábamos hablando sobre la industria del papel en el MERCOSUR. Ya estuvimos sentados frente a una mesa representantes del gobierno, de los trabajadores y de los empresarios y en esa oportunidad yo planteaba una cosa que resultó ser un disparate, tal como me lo enseñó el contador Zerbino. Por eso es que dialogando la gente se entiende.

SEÑOR ABDALA.- Tal como expresamos al principio, nuestra expectativa es que este año podamos tener un intercambio periódico y fructífero. Es cierto lo que el señor Legislador Canet manifestaba en cuando a que las temáticas que abordamos son amplias en su formulación, pero básicamente tienen una línea unificadora, que es la siguiente. Los países se tienen que pensar en función de una estrategia en la que la generación actuante hoy en el terreno de la política, del Estado, de las relaciones profesionales, de los empresarios y de los trabajadores, debería intentar dejarle un país mejor a los que vienen después. Partiendo de la base de que en la sociedad, por supuesto, hay distintos intereses normales en el desarrollo social y en el acontecer de la dinámica de los problemas, los países deberían tratar de desenvolver una estrategia que permitiera pensar el país en un período que trascendiera a la existencia de una generación concreta.

En ese sentido, lo que les estamos proponiendo es una interlocución permanente, con los ojos puestos en la configuración participativa de una estrategia de desarrollo para el país, a la que -partimos de esa base- todos podemos apostar.

Por un lado, pensamos que esa estrategia tiene que ver con cuestiones relativas a la política de inserción internacional del país en un mundo sumamente complejo, y a este respecto pensamos en un MERCOSUR transformado en sentido productivo de complementación.

Como segundo gran criterio, consideramos la necesidad de promover la integración de cadenas productivas en los distintos planos de nuestro país, apuntando a la generación de valor agregado, de trabajo y de conocimiento incorporado a los procesos de producción. Creemos en una estrategia competitiva, que no se base en el deterioro sostenido y permanente de las condiciones de trabajo, sino en los aspectos más dinámicos hoy, como el conocimiento, el progreso técnico incorporado, etcétera. Y, por supuesto, a esto va adherido un conjunto de relaciones de trabajo profesionalizantes, porque no hay otra manera de desarrollar estas cuestiones.

Un tercer componente que tiene que ver con esa estrategia –y que para nosotros es un tema central– es construir, en forma simultánea a los procesos que generen trabajo y valor agregado, mecanismos de distribución justa del ingreso generado en ese desarrollo, cosa que evidentemente no es lo que está sucediendo.

Por último, por las mismas razones que todos los compañeros han mencionado, necesariamente esa estrategia debe construirse desde el pie y con la más amplia participación posible de todos los involucrados.

En este contexto, dejo un comentario final: los foros de competitividad que actualmente están funcionando en Brasil, están compuestos por el Gobierno Central -Gobierno Federal en el caso del vecino país- por representantes del Parlamento -Congreso brasileño- y por representantes de los empresarios y de los trabajadores. Estos foros funcionan de acuerdo con una metodología que han aprobado, que es la siguiente. Ellos definen lo que es una cadena productiva, que es todo el flujo de producción en función de un producto, de un proceso; luego caracterizan esa cadena en distintos segmentos, unidades productivas, o sectores. El proceso de producción va en determinada dirección y la información va hacia atrás, porque siempre la cadena productiva se puede mejorar desde el punto de vista del producto final hacia los proveedores, y así sucesivamente.

Todos los foros empiezan de la siguiente manera: cada uno de los actores involucrados hace un diagnóstico y lo pone arriba de la mesa; luego construyen un diagnóstico común, y a partir de él se trazan las metas de política industrial y de desarrollo. Finalmente, se realiza el seguimiento de los resultados de esas políticas. Realmente, a nuestro juicio, es muy interesante.

Nosotros planteamos algunas ideas en torno al desarrollo pero, principalmente, reclamamos ámbitos para poder construir la estrategia. Eso es lo que dijimos a las autoridades del Ministerio de Industria, Energía y Minería. El Uruguay debe cambiar su posición en torno a los foros de competitividad en el plano MERCOSUR, debe armar esos ámbitos aquí para poder debatir y debe empezar a generar mecanismos sociales de participación en ese sentido.

Por tanto, solicitamos a los señores Legisladores que analicen el planteamiento y, en la medida de sus posibilidades, contribuyan a aprovechar mejor el conocimiento acumulado en el país respecto de estos objetivos, intercediendo ante ambos Ministerios en los que fue planteado el asunto, para que lo estudien con seriedad.

Respecto a las cuestiones más específicas y concretas, como probablemente la vida es muy dinámica, quizás se precisen ulteriores análisis de todo lo que aquí ha sido planteado. Además, como se han mencionado sólo los titulares -todos ellos son problemas muy complejos- probablemente solicitemos ser recibidos nuevamente para profundizar en la información que tenemos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos los planteamientos formulados, que sin duda evaluaremos y haremos llegar a la Comisión Permanente para que tome posición al respecto.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 56 minutos)